MR. SPEAKER : As it is, I have told the House that till now the file on such matters is not treated as confidential or secret. There are several possibilities. There are our typists, there are other typists. We do not know who gave that information. I have not gone into all those things. The Secretary, Legislative Assembly Department, straightforwardly informed me that he gave some general information about the motion to the press inadvertently or lightheartedly when they met him. Therefore, I thought that it was not necessary to go into this matter further. Hereafter, the matter will be treated in a most confidential manner.

12-00 noon SRI K. A. MATHIALAGAN : My point is that a copy is sent to the Hon. Chief Minister. There is a likelihood . . . . .

MR. SPEAKER : I have quite understood the point raised by the hon. Member.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம் : நான்தான் பிரச்னையைக் கொண்டு வந்தேன். இதை நான் அலுவலகத்தில் பார்ப்பதற்கு முன்பாகவே பத்திரிகைகளில் பார்த்தேன்.

MR. SPEAKER : The Hon. Chief Minister said that he read all those details in newspapers while he was in Delhi to attend a meeting.

I am unable to find out even small lapses in the Assembly Department. If there are small lapses in the Chief Minister's Department or the office of the Leader of the Opposition, how can I go into them ? I leave it at that. Hereafter, I will see that it is properly done.

VI.—GOVERNMENT BILLS—*cont.*

(5) THE MADRAS MOTOR VEHICLES (TAXATION OF PASSENGERS AND GOODS) AMENDMENT BILL 1966 (L.A. BILL NO. 13 OF 1966).

* THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I move—

'That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill,[a] 1966 (L.A. Bill No. 13 of 1966) be taken into consideration.'

(MR. Deputy Speaker in the Chair.)

According to the second proviso to section 3 of the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act, 1952 (Madras Act XVI of 1952), no tax shall be levied on any passenger, luggage or goods carried by a stage carriage, if the total distance

[a] Published in the Fort St. George Gazette Extraordinary, dated 4th August 1966.

permitted to be covered by such stage carriage in a day does not exceed 80 kilometers. Similar concession is not available in the Mysore State under the law in force in that State. The Mysore Government did not accept the suggestion of this Government to amend their law also for granting such a concession. Consequently, stage carriages belonging to operators in this State plying their buses in the Mysore State have to pay the tax even for shorter distances. It is therefore proposed to withdraw the concession provided in the second proviso to section 3 of Madras Act XVI of 1952 and this withdrawal will also bring some additional revenue to Government not only from inter-State operators but, from the intra-State operators also.

The Government of Madras decided in consultation with the Government of Andhra Pradesh that the principle of single point taxation be adopted with effect from the 1st April 1962 in respect of tax collected under the Motor Vehicles Taxation laws of the two States. Pursuant to the above decision, this Government in G.O. Ms. No. 2724, Home, dated the 24th August 1963 comitted with effect from the 1st April 1962 sub-rule (5) of rule 1 in the Schedule to the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Act, 1952 (Madras Act XVI of 1952), to enable the collection of tax under that Act from the 1st April 1962 in respect of vehicles coming from the State of Andhra Pradesh. Similar amendment was also made by the Andhra Pradesh Government. Some operators took up the matter to the High Court, Madras, and challenged the validity of the amendment with retrospective effect. The High Court has held that the Government cannot make a rule with retrospective effect in the absence of a provision in the Act, expressly or by necessary implication, enabling the Government to make a rule with retrospective effect and that therefore the rule made by the Government in the Government Order in so far as it relates to the omission of sub-rule (5) of rule 1 in the Schedule to Madras Act XVI of 1952 with retrospective effect is invalid. The Court has further held that the repeal of the sub-rule is effective only on and from the 24th August 1963, and that therefore the demand made on the petitioners for payment of tax under section 3 or compounding fee under section 4 (1) of the said Act for the period prior to the 24th August 1963 is without the authority of law. Government have decided to legalise the levy of the tax and for that purpose to provide for the issue of rules with retrospective effect and also for the validation of the tax or fee already levied.

Section 8 of the Act provides for the assessment of tax which has escaped assessment. Such assessment could be made within one year from the expiry of the month for which the tax was due. In certain cases, assessment of the tax which has escaped assessment could not be made within the period prescribed in the said section 8. In order to ensure no loss of revenue on this account, Government have decided to enlarge the period of limita-

[Sri M. Bhaktavatsalam] [9th August 1966

tion mentioned in section 8 of the Act from one year to five years as in the Madras General Sales Tax Act, 1959 (Madras Act 1 of 1959) for assessing the tax which has escaped assessment.

The Bill is intended to give effect to the above decisions. I request the House to accept the motion.

MR. DEPUTY SPEAKER : Motion moved—

'That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1966 (L.A. Bill No. 13 of 1966), be taken into consideration.'

திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி : கனம் உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, முதலமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற இந்தச் சட்டத்தை, இது கொண்டு வந்திருக்கின்ற முறையையும் கொள்கையையும் ஆட்சேபிக்கின்ற முறையில், நான் எதிர்க்கின்றேன். இந்தச் சட்டம் கொண்டு வருவதற்குண்டான காரண காரியங்களை விளக்குகிற சமயத்தில், ஒரு சட்டம் இருக்கிறது, அந்தச் சட்டத்தில் ரூல் மேக்கிங் பவர் இல்லை என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அப்படி ரூல் மேக்கிங் பவர் இல்லாத சமயத்தில் ரூலை போட்டிருக்கிறார்கள். அந்த ரூலின் அடிப்படையில் வரியாக கம்பௌன்டிங் பீஸ், போன்று பல இடங்களில் வசூல் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. சட்டத்தில் ரூல் செய்வதற்கு இந்த அரசாங்கத்திற்கு பவர் இல்லை என்று தெரிவதனால் இதில் கீழ் ரூல்ஸ்-ஐப் போட்டு வசூல் பண்ணுகின்ற முறை மிகத் தவறானது, சட்டத்திற்குப் புறம்பானது என்று கருதி, அதை செலுத்தக்கூடியவர்கள் உயர்நீதி மன்றத்திற்குச் செல்லுகிறார்கள். நீதிமன்றத்தில் இவர்கள் சொல்லக்கூடியதை எற்றுக்கொண்டு வசூல் செய்யப்படுகின்ற முறை, தவறானது என்று ஹைக்கோர்ட் நீதிபதிகள் முடிவு செய்கிறார்கள். இவ்விதம் முடிவு எடுத்த பின்னால் மீண்டும் வசூல் செய்வதற்கும் ஏற்கனவே வசூல் செய்ததை 'ரீ வாலிடேட்' செய்வதற்கும் இந்த அரசாங்கம் சட்டம் கொண்டு வருகிறது என்றால் அது முறையற்ற சட்டம் என்று சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். உயர் நீதி மன்றம் இருக்கிறது, ஒரு சட்டத்தைப் பற்றிச் சொல்லும் போது, அதிலுள்ள தவறான அம்சங்களை எடுத்துத் தெரிவிப்பதற்காக 'ரிட் ஜூரிஸ்டிக்ஷனை' உபயோகப் படுத்தி பாதிக்கப் பட்டவர்கள் ஹைக்கோர்ட்க்கு எடுத்துச் செல்லுகிறார்கள். அதில் தவறு இருக்கிறது என்று கோர்ட் சொன்ன பின்னால் 'ரெட்ராஸ்பெக்டிவ் எஃபெக்ட்' கொடுத்துத் திருத்துவதற்கு அரசாங்கம் சட்டம் கொண்டுவந்துவிடுவது என்று சொன்னால் யாரும் ஹைக்கோர்ட்க்குப் போக முன் வர மாட்டார்கள். உயர்நீதி மன்றத்திற்கு மற்றவர்கள் மதிப்பும் மரியாதையும் கொடுப்பதற்கு முன்னால் அரசாங்கம் மதிப்பும் மரியாதையும் கொடுக்கவேண்டும். உயர்நீதிமன்றம் விசாரித்து ஒரு 'டெஸிஷன்' கொடுத்த பின்னால் அதை அப்படியே எற்றுக் கொள்வது தான் முறையாக இருக்க முடியும். இந்த வழக்கில்.

9th August 1966] *[திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]*

The High Court, Madras, has held in Chittoor Motor Transport Services by its Managing Partner, C. P. Sarathy Mudaliar (vs. Regional Transport Officer, Chingleput and other writ petition Nos. 823, 876, 877, etc., of 1963), that the Government cannot make a rule with retrospective effect. என்று தீர்ப்பு வழங்கப்பட்டிருக்கிறது.

ரிட் போடப்பட்டு, அரசாங்கத்தின் தரப்பில் கவர்ன்மென்ட் ப்ளீடர் டிஃபென்ட் பண்ணியிருக்கிறார்கள். அதன் பின்னால் அரசாங்கம் தோல்வி கண்டிருக்கிறது. இவ்விதம் தோல்வி கண்ட பின்னால் ஹைக்கோர்ட் அதிகாரத்தை 'கர்டெயில்' பண்ணுவது மாதிரி இப்படிப்பட்ட திருத்த மசோதா கொண்டு வருவது தவறான முறை. இவர்கள் சொல்லியிருக்கிற 'ஆப்ஜக்ட்ஸ் அன்ட் ரீஸன்ஸ்' என்ன போட்டிருக்கிறார்கள்? இப்படி ஏற்பட்ட தவறினால் இத்தனை லட்சம் ரூபாய் 'ரீஃபன்ட்' செய்யவேண்டியிருக்கிறது என்று ஏதாவது சொல்லியிருக்கிறார்களா என்றால், இல்லை. ஏதோ 20 ஆயிரம் ரூபாய் வரும் என்றால் அரசாங்கத்தை 'ஸேப் கார்டு' பண்ணிக்கொள்ளுகின்ற முறையில் 'ரீபண்டு' செய்துவிட வேண்டும். அது ஹைக்கோர்ட் ஜட்ஜ்-களுக்கும் பெருமை அளிக்கக்கூடியதாக இருக்கும். தவறான முறையில் வசூல் செய்த பணம் எவ்வளவு திருப்பிக்கொடுக்கப்பட வேண்டும் என்று இதில் சொல்லவில்லை. இதையெல்லாம் விளக்கத்தில் சொல்லாமல் 'ரீ வாலிடேட்' செய்யவேண்டும், சட்டத்தில் முன்னால் சொல்லப்படவில்லை, ஆகவே இப்பொது 'ரெட்ராஸ் பெக்டிவ் எஃபெக்ட் கொடுத்துத் திருத்தவேண்டும் என்று சொல்லி மசோதா கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். இந்த சட்டமன்றத்தைப் • பொறுத்தவரை 1962-ஏப்ரல் முதல் தேதி தான் இப்போதுள்ள உறுப்பினர்கள் பதவியில் வந்திருக்கிறார்கள். அதற்காக என்ன சொல்லுகிறார்கள்? 1962-ம் ஆண்டு ஏப்ரலில் இது நிறைவேற்றப் பட்டதாகக் கருத வேண்டுமாம். இடையில் வந்தது எல்லாம் எங்கேயோ போய்விட்டது. நாலரை ஆண்டுகளாக வசூல் பண்ணினது, கொடுத்தது எல்லாம் போய்விட்டது. இப்போது யாரைப் போய்க் கண்டுபிடிக்கப்போகிறார்கள்? யார், யார் எந்தெந்த பஸ் கம்பெனிகளை வைத்திருந்தார்கள், யார் யார், யாருக்கு விற்றார்கள், எப்போது விற்றார்கள்? இப்போது போய்ப் பார்த்தால் ப்ரோப்ரைட்டர்கள் மாறியிருப்பார்கள். யாரிடத்தில் போய் இப்போது வசூல் செய்வது? பஸ் ஆப்பரேட்டர்கள், இன்றைக்கு வைத்திருக்கிறவர்கள் நாளைக்கு யாரிடமோ விற்றுவிடுகிறார்கள். அன்றைக்கு பணம் கொடுக்கவேண்டிய பஸ் ஆப்பரேட்டர் வேறொருவரிடத்தில் விற்று விட்டார் என்றால், இன்றைக்கு பஸ் வைத்திருக்கின்ற ஆப்பரேட்டர்களிடம் போய் வசூல் செய்வது என்பது முடியுமா? நீதி மன்றம் இதைப்பற்றி முடிவு கட்டிய பிறகு ரீ வாலிடேட் செய்யவேண்டும் என்று,

Sections 3 and 4 shall be deemed to have come into force on the 1st April 1962.

என்கின்ற முறையில் திருத்தம் கொண்டுவருவது தவறான முறையாகும். உயர்நீதிமன்றத்தின் முடிவுகளுக்கு அரசாங்கம் மதிப்பு அளிக்கவேண்டியது முக்கியமாகும். வேண்டுமென்றால் அரசாங்கம்

அப்பீல் செய்யலாம். அதை நான் வரவேற்கிறேன். அப்பீல் செய்யலாம். ஹைக்கோர்ட்டில் ரிட்டில் ஜட்ஜ்மென்ட் கொடுத்தால், ரிட் அப்பீல் போடலாம். அதுவும் இல்லை என்றால் ஸ்பெஷல் லீவ் வாங்கிக்கொண்டு சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்குப் போகலாம். இப்படியே நீதியின் பெயரால் கடைசி வரையில் அப்பீல் பண்ணலாமே தவிர, ஒரு ஜட்ஜ்மென்ட் கொடுத்து விட்டால், அரசாங்கத்திலிருந்து வாங்கிய பணத்தைத் திருப்பிக் கொடுக்க வேண்டிய நிலை வருமே, சூட் போட்டுவிடுவார்களே, டிக்ரி வாங்கி விடுவார்களே, ஒரு லட்சம், இரண்டு லட்சம் திருப்பித் தரவேண்டிய நிலைமை வருமே, அதற்காக வாலிடேட் பண்ணவேண்டும், சட்டம் கொண்டுவர வேண்டும் என்று உயர்நீதி மன்றத்திலே கொடுக்கிற முடிவுகளை, தங்களுக்கு இருக்கிற அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தி, தங்களுக்கு இருக்கிற சட்டசபை அதிகார வரம்பைப் பயன்படுத்தி, சட்டத்தைச் செல்லுபடியாக்கி, தவறான முறையில் செல்லுகிறார்களே என்று பொது மக்கள் கருதுவார்கள். கான்ஸ்டிட்யூஷனில் ஃபண்டமெண்ட்டல் ரைட்ஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஃபண்டமென்ட்டல் ரைட்ஸை நிர்ணயித்து ஆர்ட்டிகிள் 226-ல் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இங்கே ஹைக்கோர்ட்டுக்குச் செல்லுகிறார்கள் என்றால், வக்கீல் வைத்து வாதாடினால் கட்டிய பணம் 20,000 ரூபாய் திரும்பக் கிடைக்காதா, 30,000 ரூபாய் திரும்பக் கிடைக்காதா என்று சட்டத்தில் இருக்கிற ஷரத்துக்களைக் கண்டு பிடித்து, சட்டத்தில் பவர் இல்லாதபோதே ரூல் போட்டு வசூல் செய்யப்பட்ட பணம் திருப்பித் தரப்படும் என்று ஹைக் கோர்ட்டில் ரூபாய் 1,000, ரூபாய் 2,000 செலவு செய்து வழக்குப் போடுகிறார்கள். அதிலே வெற்றியும் கண்டுவிடுகிறார்கள். அரசாங்கம் தோல்வி கண்டுவிடுகிறது. மீண்டும் அதைக் கொண்டு வருவது மிகவும் தவறான முறை: உயர்நீதி மன்றத்தில் கொடுக்கும் முடிவுகளை மாற்றும் முறையில் கொண்டுவரப்படுகிறது. இதைத் தான் ஆட்சேபிக்கிறோம். பொதுவான கருத்துக்கள் சிறந்ததாக இல்லை.

ஸேல்ஸ்-டாக்ஸ் ஆக்ட்டிலே ஒரு வருஷம் என்று இருந்ததை ஐந்து வருஷங்களாகக் கொண்டு வந்ததை எதிர்த்தேன். ஐந்து வருஷங்களுக்கு முன் ஒரு பார்ட்னர்ஷிப்பாக இருந்திருக்கலாம். அப்புறம் கலைக்கப்பட்டிருக்கலாம். ஐந்து வருஷங்களுக்குப் பிறகு ஒன்றும் இல்லாமல் இருக்கலாம். அப்போது எப்படிக் கொடுக்க முடியும்? வாசலை விற்றுத்தான் கொடுக்க வேண்டிய நிலைமை வரலாம். பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் வைத்துக் கொண்டிருந்தால் ஒரு வருஷத்தில் ஆர்.டீ.ஓ. ஏன் அஸெஸ் செய்யக் கூடாது? அதிகாரிகள் பேரில் நடவடிக்கை எடுக்காமல், 5 வருஷம் வரையில் பீரியட்டை எக்ஸ்டென்ட் செய்வது அஸெஸ்மென்ட் அதிகாரிகள் தூங்குவதற்குத் தலையணை போடுவது மாதிரி இருக்கிறது. ஒரே வருஷத்தில் போடுவதற்கு ஏன் நடவடிக்கை எடுக்கக் கூடாது? ஒரு பஸ் ஆப்பரேட்டர் இருந்திருக்கலாம்; மூன்று வருஷங்களுக்கு முன் உரிமையாளராக இருந்திருக்கலாம்; அவர் விற்றுவிட்டுப் போயிருக்கலாம். இன்றைக்கு பஸ் வாங்கி யிருக்கிறவன் கொடுக்க

9th August 1966] [திரு. வெ. கிருஷ்ணமூர்த்தி]

வேண்டுமென்றால் என்ன நியாயம்? அதை எப்படி வசூல் செய்வது? ஆகையால், இந்த லிமிட்டேஷன் பீரியட்டை, 1 வருஷம் என்பதை 5 வருஷம் என்று கொண்டு வருவதன் நோக்கத்தையும், இந்த அடிப்படையையும், இதைக் கொண்டு வந்து உயர் நீதி மன்றத் தீர்ப்புகளை முரண் ஆக்குவதையும் கடுமையாக எதிர்த்து என் உரையை முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

*** கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்:** கனம் துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை எதிர்க்கிற கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் வழக்கறிஞரும் ஆவார்கள். வழக்கறிஞர் என்பதுதான் அவர் மனத்தில் இருந்தது. அவர்கள் இந்த மன்ற உறுப்பினர் என்பதை மறந்துவிட்டார்கள். வழக்கறிஞர் என்பது தான் அவர் மனத்தில் இருக்கிறது; ஏன் என்றால் சில நாட்கள் தானே இந்த மன்றத்தில் பணியாற்றுவது; ஆகையால் வழக்கறிஞர் என்ற நினைவே அவர்களுக்கு வருகிறது.

Sri V. KRISHNAMOORTHY: I am only pointing out the injustice ....

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: மன்ற உறுப்பினர்களுக்கும், வெளியில் இருக்கிறவர்களுக்கும். வெளியில் இருக்கிற வழக்கறிஞர்களுக்கும், கான்ஸ்ட்டிட்யூஷன் அருமையை உணர்ந்தவர்களுக்கும், மக்களுடைய உரிமைகளை உணர்ந்தவர்களுக்கும் ஒன்று நான் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த மன்றம் மக்கள் பிரதிநிதித்துவம் கொண்டது. இதுதான் சுப்ரீம், ஸாவரின் அத்தாரிட்டி. நம்முடைய அரசியலமைப்பில் பார்லிமென்ட்டுக்கு எப்படி சுப்ரீம் ஸாவரின் அத்தாரிட்டி இருக்கிறதோ, அதே மாதிரி இந்த மன்றத்திற்கும் சுப்ரீம் ஸாவரின் அத்தாரிட்டி இருக்கிறது. அப்படி ஸாவரின் அத்தாரிட்டி இரண்டு பங்காக இருக்கிறது. இந்த மன்றத்திற்கு ஸாவரின் பவர் இருக்கிறது. ப்ரொவின்ஷியல் அட்டானமி என்பது மட்டும் அல்ல. அந்த அத்தாரிட்டி யாருக்கு இருக்கிறது? இந்த மன்றத்திற்கு இருக்கிறது; வழக்கறிஞர்களுக்கு இல்லை. கோர்ட்டுக்குக் கூட இல்லை. நாம் சட்டம் செய்கிறோம். சட்டம் செய்தால், சட்டத்தின் கருத்து என்ன, விளக்கம் என்ன, இதற்கு இடம் கொடுக்கிறதா, இதற்கு இடம் கொடுக்கவில்லையா என்று விளக்கம் கூறுவது ஹைக்கோர்ட். அதிலே ஹைக்கோர்ட் சுப்ரீம். எந்தவிதத்திலும் தவறு ஏற்படக்கூடாது, சரியான நீதி செலுத்தப்படவேண்டும் என்பதிலே மிகுந்த அக்கறை கொண்டவர்களாக இருக்கிறோம். இந்த மன்றமும் ஹைக்கோர்ட்டின் மதிப்பையும், உரிமையையும் பாதுகாக்கவேண்டும். அதைச் செய்யவேண்டியதும் இந்த மன்றம் தான்; அதிலும் குறைவு இல்லை. சட்டம் செய்கிற உரிமை நமக்கு இருக்கிறது. அந்தச் சட்டத்தில் என்ன இடம் கொடுக்கிறது, என்ன இடம் கொடுக்கவில்லை என்று தீர்ப்புக் கொடுக்கிறார்கள். பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நீதி செலுத்துகிறார்கள். அது ஹைக்கோர்ட்டாக இருக்கலாம்; சுப்ரீம் கோர்ட்டாக இருக்கலாம். அதையும் ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டும். அதை அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்ளவேண்டும்; இந்த மன்றமும் ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டும். அதைப் புரிந்து

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [9th August 1966

கொள்ளாதவர்கள் அவமதிப்பதாகச் சொல்லலாம். வழக்கறிஞர்கள் என்ற ஒன்றை மட்டும் வைத்துக்கொண்டு பேசினால் எப்படி வேண்டுமானாலும் வாதாடலாம். அந்த முறையில் சொல்லலாமே தவிர, நீதி மன்றத்திற்கு எந்த விதத்திலும் குறைவு ஏற்படுத்த வேண்டுமென்று நாம் விரும்ப மாட்டோம்; இந்த மன்றமும் விரும்பாது. இந்த மன்றத்திற்குச் சட்டம் செய்யும் உரிமை இருக்கிறது. அந்தச் சட்டத்தில் எப்படி இருக்கிறது, அந்த மாதிரி செய்ய முடியுமா, முடியாதா என்று சொல்லும் உரிமை நீதி மன்றத்திற்கு இருக்கிறது. சட்டத்தைத் திருத்துவது இந்த மன்றத்தின் உரிமை. மக்களுக்குச் சரியானபடி என்ன செய்வது என்று முடிவு செய்வது இந்த மன்றமே தவிர வேறு யாரும் அல்ல. கோர்ட்டார் செய்வது இன்டர்ப்ரிடேஷன். இன்டர்ப்ரிடேஷன் செய்து அதற்கு ஏற்றவாறு நீதி செலுத்தவேண்டும். அது கோர்ட்டார் உரிமை. இந்தச் சட்டத்திற்கு என்ன விளக்கம் கொடுத்தார்களோ அதை ஒப்புக்கொள்ளுகிறோம். அதை ஏற்றுக் கொண்டு சட்டத்தை மாற்றுவதற்காகக் கொண்டு வந்திருக்கிறோம். அதற்கு எல்லா உரிமையும் இருக்கிறது. அதனால் இதில் ஒன்றும் தவறுதல் இல்லை. எல்லாம் தெளிவாக இருக்கிறது.

ஒரு ஆண்டுக்குப் பதில் ஐந்து ஆண்டுகள் என்பது விற்பனை வரிச் சட்டத்தில் இருக்கிறது. ஒரு ஆண்டு என்று இருப்பதால் பாதகம் ஏற்படுகிறது. சர்க்காருக்கு வரவேண்டிய வருவாய் பாதிக்கப்படுகிறது. நியாயமாக வரவேண்டிய வருவாய் பாதிக்கப் படுகிறது. நியாயமாக வரவேண்டியதை அவர்களே வைத்துக் கொள்ளட்டும் என்று யாரும் சொல்ல மாட்டார்கள். விற்பனை வரிச் சட்டத்தில் போட்டிருக்கிற மாதிரித்தானே தவிர வேறு இல்லை என்று சொல்லி முடித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

Mr. DEPUTY SPEAKER : The question is—

'That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1966 (L.A. Bill No. 13 of 1966) be taken into consideration.'

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clauses 2 to 6 were put and carried.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were put and carried.

The Hon. Sri M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I move—

'That the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1966 (L.A. Bill No. 13 of 1966) be
12-20 p.m. passed.'

The motion was put and carried and the Bill was passed.

Mr. DEPUTY SPEAKER : The House will now adjourn *sine die*.

The House then adjourned ***sine die***.